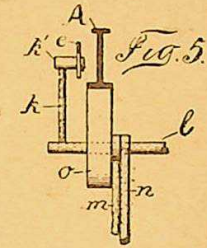
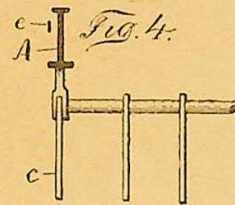
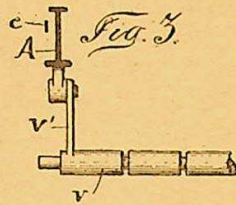
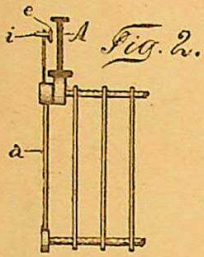


293
8

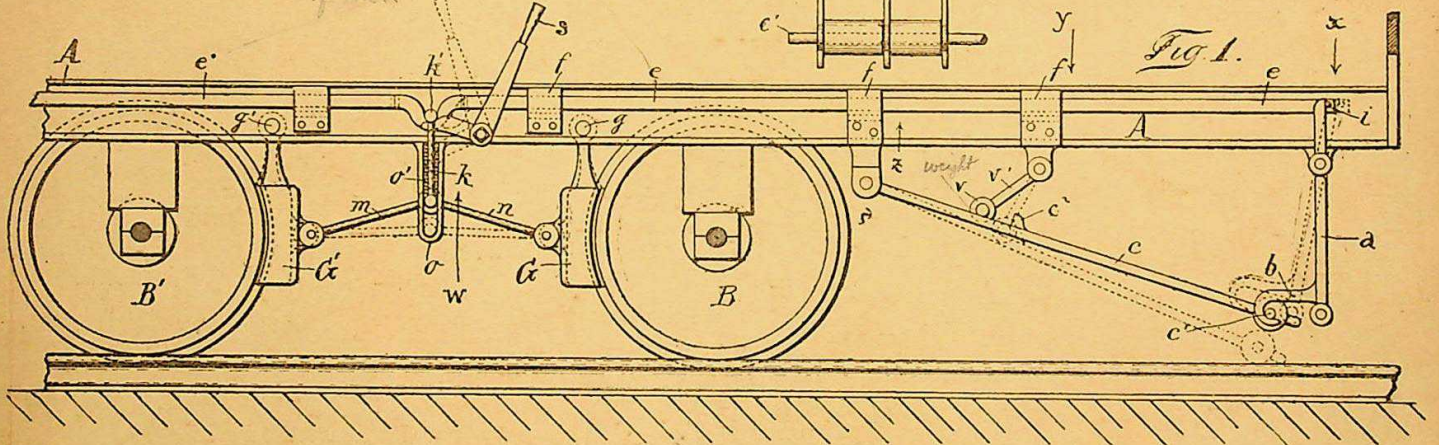
SWISS. 8878
of July 30, 1894

6/1894

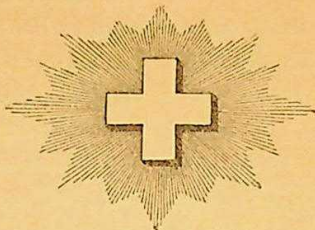
spießst Stoldt



The hooked or bent ends of rods *e* and *e'* together constitute a U-shaped hook support for holding up the hooked ends *K'* of rod *k*.



EIDGEN. AMT FÜR



GEISTIGES EIGENTUM

PATENTSCHRIFT

DUPLICATE

Patent Nr. 8878

30. Juli 1894, 6¹/₄ Uhr, p.

Klasse 113

Wilhelm SPIESS und Chr.-H.-I. STOLDT, in HAMBURG (Deutschland).

Sicherheitsvorrichtung an Straßenbahnwagen gegen das Überfahren von auf und zwischen den Schienen liegenden Körpern, mit Vorrichtung zu selbstthätiger Bremsung.

Eine Ausführungsform unserer Sicherheitsvorrichtung ist in der beifolgenden Zeichnung dargestellt, in welcher Fig. 1 einen Aufriß des rechten Teiles derselben darstellt; der weglassene linke Teil derselben ist nur eine Wiederholung desselben;

Fig. 2 ist ein teilweiser Querschnitt in x der Fig. 1;

Fig. 3 ist ein teilweiser Querschnitt in y der Fig. 1;

Fig. 4 ist ein teilweiser Querschnitt in z der Fig. 1;

Fig. 5 ist ein teilweiser Querschnitt in w der Fig. 1.

In allen Figuren bezeichnen die gleichen Buchstaben die gleichen Teile.

A ist der Tragrahmen des Wagens aus I-Eisen; B und B^1 sind die Räder desselben; G und G^1 sind in g und g^1 am Träger A aufgehängte Bremschuhe.

An jedem Ende des Wagens ist ein Tastgitter a aufgehängt (Fig. 1 und 2), dessen beide äußersten Tasten je mit einem nach innen gerichteten Haken b versehen sind. Die letzteren können, wie in Fig. 1 mit vollen Linien angegeben, an die vorstehenden Zapfen c^1 eines ebenfalls am Wagenrahmen aufgehängten Fall-

rostes c (Fig. 1 und 4) eingehängt werden, der hierdurch schwebend gehalten wird. Zwischen dem Tastgitter a und dem Fallroste c ist eine mittelst Armen v^1 ebenfalls am Wagenrahmen aufgehängte Traverse v angeordnet, welche auf dem Fallroste aufliegt und denselben, wenn er emporgehoben ist, durch ihr Gewicht nach unten zu drücken trachtet.

Es folgt aus der eben beschriebenen Anordnung ohne weiteres, daß, wenn der Fallrost c , wie in Fig. 1 in vollen Linien eingezeichnet, an den Haken b aufgehängt ist und das Tastgitter a gegen einen zwischen oder auf den Schienen liegenden Körper anstößt, der Fallrost in die punktiert eingezeichnete Lage fällt, wobei die Traverse v ebenfalls die punktiert eingezeichnete Lage einnimmt und gegen die Anschläge c^2 anliegt. Die Länge der Arme v^1 ist derart berechnet, daß die letzteren in dieser Lage beinahe senkrecht zum Fallroste c stehen, so daß die Traverse v sich gegen den letzteren stemmt und ein Wiederaufsteigen des Fallrostes verhindert ist, so lange die Traverse v nicht von Hand wieder emporgehoben wird, wobei dann gleichzeitig auch die Zapfen c^1 wieder in die Haken b eingehängt werden.

Die eben beschriebene Vorrichtung wieder-

holt sich in symmetrischer Anordnung am anderen Ende des Wagens.

Beide Vorrichtungen sind je mittelst einer Stange e , resp. e^1 mit der zwischen den Rädern B und B^1 angeordneten Bremsvorrichtung verbunden. Die äußeren Enden der Stangen e und e^1 sind jeweilen mit den äußersten Tasten des Tastgitters verbunden, und zwar mittelst eines an der Stange e , resp. e^1 befestigten Stiftes i , gegen welchen sich das obere Ende des äußersten Tasters a anlehnt, so daß ein Anstoß des Gitters a gegen einen auf der Bahn liegenden Gegenstand einen Zug der Stange e , resp. e^1 nach außen bedingt. Die letzteren sind in am Träger A befestigten Führungen f geführt.

In der Mitte des Wagens enden die Stangen e und e^1 in nach unten gerichteten, einander zugewendeten Haken, die, wenn beide Stangen nach innen geschoben sind, d. h. wenn beide Tastgitter a senkrecht stehen, miteinander ein U bilden, in welches jeweilen das hakenartige Ende k^1 einer der Streben k eingehängt werden kann, an welche eine Querstange l aufgehängt ist. Die letztere ist durch am Träger A befestigte Führungen o geführt, in welchen jeweilen eine Feder o^1 angeordnet ist, die auf die Stange l wirkt und dieselbe nach unten drückt. Die Stange l ist einesteils

mittelst Hebeln n mit den Bremschuhen G und andernteils mittelst Hebeln m mit den Bremschuhen G^1 derart verbunden, daß wenn die Stange l sich selbst, resp. der Einwirkung der Federn o^1 überlassen ist, die Bremschuhe an die Räder B und B^1 angepreßt werden; die findet nun statt, sobald die eine oder andere der Stangen e oder e^1 nach vorn gezogen wird, indem dann das von den Enden beider Stangen gebildete U geöffnet wird und der Haken k losgelassen wird. Es folgt hieraus, daß der Anstoß des Tastgitters a gegen einen auf der Bahn liegenden Gegenstand eine selbstthätige Bremsung des Fahrzeuges bewirkt. Die Streben k der Stange l sind mit einem Handhebel verbunden, der in r am Träger A drehbar befestigt ist und dazu bestimmt ist, die Stange nach einer Bremsung wieder emporzuheben.

PATENT-ANSPRUCH:

Sicherheitsvorrichtung an Straßenbahnen gegen das Überfahren von auf und zwischen den Schienen liegenden Körpern, im wesentlichen wie beschrieben.

Wilhelm SPIESS.

Chr.-H.-I. STOLDT.

Vertreter: E. IMER-SCHNEIDER, in GENÈVE.